# GUIDA AUTONOMA, IN ITALIA 45 MILIONI DI AUTO PRIVATE CONTRO 30MILA TAXI E VEICOLI IN CAR SHARING: LA SFIDA DELLA MOBILITÀ CONDIVISA PASSA DALL'AUTOMAZIONE

## A Roma il convegno promosso da PAVE Europe, TTS Italia e MOST

**Roma, 15 ottobre 2026** – In Italia circolano circa **45 milioni di auto private per 60 milioni di abitanti**, con una percorrenza media di appena 8.000 chilometri all'anno per veicolo, a fronte di circa 22.000 taxi e 8.000 veicoli in car sharing, pari complessivamente ad appena lo 0,07% del parco auto privato. A Milano, il 50% delle automobili è parcheggiato su strada, occupando complessivamente circa 5 milioni di metri quadrati di spazio pubblico. Inoltre, secondo una rilevazione effettuata nel capoluogo lombardo nel marzo 2022, nelle ore di punta risulta attivo soltanto l'8% del parco auto privato cittadino. Numeri – riferiti ad uno studio realizzato dal Politecnico di Milano - che evidenziano i limiti dell'attuale modello di mobilità individuale e le opportunità offerte dalla guida autonoma per favorire il passaggio dalla proprietà dell'automobile alla mobilità come servizio.

È questo uno degli scenari illustrati in occasione del convegno *"Guida autonoma: dalla sperimentazione a una mobilità nuova. Tecnologie, regole e impatti per l'integrazione nei sistemi di trasporto"*, che si è tenuto ieri a Roma, presso Roma Eventi Piazza di Spagna. L'iniziativa, promossa da **PAVE Europe, TTS Italia e MOST**, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANCI, riunisce istituzioni europee e nazionali, amministrazioni locali, università, gestori infrastrutturali e industria per confrontarsi sulle condizioni necessarie a trasformare l'innovazione tecnologica in servizi di mobilità sicuri, sostenibili e accessibili.

### Dalla proprietà dell'auto alla mobilità come servizio

La guida autonoma potrebbe trasformare radicalmente il trasporto condiviso, introducendo un modello nel quale non è più l'utente a dover raggiungere l'automobile, ma è il veicolo stesso a raggiungere il passeggero. Una trasformazione potenzialmente in grado di migliorare l'efficienza delle flotte, ridurre il numero di veicoli necessari, favorire la diffusione della mobilità elettrica e contribuire a una diversa organizzazione degli spazi urbani.

Lo sviluppo tecnologico internazionale conferma la progressiva maturazione del settore. Secondo i dati dell'International Energy Agency, nel 2025 circa la metà delle nuove automobili vendute nel mondo dispone di sistemi di automazione di Livello 2, capaci di gestire contemporaneamente sterzo e velocità sotto la supervisione del conducente, contro meno dell'1% di dieci anni prima. Parallelamente, **robotaxi elettrici con automazione di Livello 4 operano già commercialmente in oltre 20 città**, all'interno di aree e condizioni operative definite.

### La sfida industriale europea: evitare la dipendenza tecnologica

La competizione internazionale è già entrata nella fase industriale, con Stati Uniti e Cina in posizione avanzata nello sviluppo e nella diffusione commerciale dei robotaxi. Per l'Europa, la sfida è accelerare l'innovazione e preservare il controllo sulle componenti strategiche della mobilità del futuro, evitando di diventare prevalentemente un mercato di destinazione per tecnologie sviluppate altrove.

Il rapporto *Mapping the Automated Mobility Ecosystem* del Joint Research Centre della Commissione europea analizza 122 servizi di mobilità automatizzata, 937 imprese e 1.940 relazioni tra componenti e fornitori. Nell'ecosistema censito, **le relazioni riconducibili a fornitori con sede nell'Unione europea rappresentano circa il 18% del totale**, coinvolgendo 165 imprese europee.

A fronte di competenze consolidate nella connettività, nella cybersecurity e nelle comunicazioni V2X, l'Europa presenta una presenza più debole negli ambiti a maggiore intensità software, tra cui intelligenza artificiale, infrastrutture cloud e sviluppo completo dei sistemi di guida automatizzata.

La questione riguarda dunque non soltanto la diffusione dei veicoli autonomi, ma anche la sovranità tecnologica e la capacità di trattenere in Europa una quota significativa della nuova catena del valore. Sul fronte normativo, Germania, Francia e Croazia hanno già introdotto quadri legislativi che consentono, a determinate condizioni, la circolazione di veicoli autonomi di Livello 4 senza conducente a bordo in aree definite.

**Il contributo italiano: dalla sperimentazione ai primi servizi**

Risultati concreti relativi al trasferimento delle tecnologie di guida autonoma dal laboratorio al mercato arrivano anche da Torino, dove la sperimentazione della navetta autonoma AuToMove, condotta da GTT tra ottobre 2025 e marzo 2026, ha trasportato **circa 1.000 passeggeri in 100 giorni di servizio, senza registrare incidenti e percorrendo l'89,1% dei chilometri in modalità autonoma**. Come illustrato da **Elena Deambrogio, Responsabile Promozione Innovazione Aperta, Rapporti con le Imprese e Mondo della Ricerca della Città di Torino**, positivo anche il riscontro degli utenti, con il 91% di giudizi favorevoli sulla puntualità e l'87,9% sulla percezione di sicurezza a bordo. L'esperienza si inserisce nel Living Lab ToMove, che ha mobilitato oltre 10 milioni di euro di finanziamenti per lo sviluppo e la sperimentazione di nuove soluzioni di mobilità connessa e automatizzata.

La sperimentazione ha evidenziato anche i nodi ancora aperti: **durante il servizio sono stati necessari 565 passaggi alla guida manuale, pari a 0,6 per chilometro**, soprattutto per ostacoli e situazioni esterne al dominio operativo del veicolo. Il traffico misto resta infatti uno degli ambiti più complessi, mentre il dialogo tra mezzo e infrastruttura connessa consente di gestire autonomamente anche passaggi critici, come gli incroci semaforici. Inoltre, resta centrale il tema della fiducia: **il 26% degli intervistati ha dichiarato che non utilizzerebbe un veicolo autonomo senza un operatore a bordo**, a conferma che il coinvolgimento dei cittadini deve accompagnare la sperimentazione fin dalla fase di progettazione.

Tra le prospettive applicative è stata data evidenza anche a due modelli sviluppati dal **Politecnico di Milano**, che ha preso parte al convegno con l'intervento di **Sergio Matteo Savaresi, professore ordinario di Automazione nei veicoli**. Si tratta nel dettaglio di *Robo-Sharing*, un servizio di car sharing nel quale l'automobile raggiunge autonomamente l'utente, che successivamente assume la guida del mezzo, mentre al termine del viaggio il veicolo può parcheggiarsi autonomamente; e di *Robo-Caring*, un servizio di navetta autonoma a chiamata, porta a porta e multipunto, progettato per facilitare gli spostamenti di anziani, persone con mobilità ridotta e soggetti vulnerabili. Quest'ultima applicazione assume particolare rilevanza in un Paese come l'Italia, dove **gli over 65 rappresentano il 24,6% della popolazione**. La guida autonoma può quindi diventare anche uno strumento per migliorare l'accessibilità dei trasporti e rispondere ai bisogni di una popolazione che invecchia.

Un aspetto sottolineato anche da **Veronica Bellonzi, Direttore Area Smart Mobility del Comune di Milano**, che ha evidenziato la necessità di progettare le sperimentazioni partendo dai bisogni delle persone, anziché dalla tecnologia disponibile. In questo percorso, la collaborazione tra amministrazioni, imprese e ricerca assume un ruolo centrale per sviluppare servizi che garantiscano sicurezza, accessibilità ed effettiva autonomia degli utenti.

**Il percorso europeo: 22 Paesi insieme per accelerare la mobilità autonoma**

L'Europa dispone già di una significativa base di ricerca e sperimentazione. Tra giugno 2023 e dicembre 2025, il portafoglio della Partnership europea CCAM ha riunito 38 progetti Horizon Europe, di cui 27 impegnati in test e dimostrazioni con circa 135 veicoli, **oltre 115.000 chilometri percorsi in condizioni reali e 43 siti dimostrativi**. Undici città hanno avviato o preparato servizi di mobilità connessa, cooperativa e automatizzata, mentre le prime attività di implementazione hanno interessato tre aree della rete TEN-T.

Un ulteriore passo verso la diffusione su scala europea arriva dall'iniziativa *EU Testbed for the Deployment of Automated Vehicles*. Come illustrato da **Giacomo Lozzi, Policy Officer della DG MOVE della Commissione europea**, sono già **22 i Paesi, tra cui 21 Stati membri dell'UE e la Norvegia, che hanno sottoscritto una dichiarazione d'intenti** per rafforzare la cooperazione nello sviluppo della mobilità autonoma. L'iniziativa punta, nel periodo 2026-2029, ad armonizzare i principi regolatori e le procedure autorizzative, favorire la diffusione delle sperimentazioni di successo e rafforzare l'ecosistema europeo, con applicazioni che spaziano dal trasporto pubblico alla logistica e alla mobilità condivisa.

Il passaggio dai progetti pilota a servizi integrati e replicabili richiede tuttavia un'evoluzione che non riguarda soltanto la tecnologia, ma anche le infrastrutture, la connettività, lo scambio di dati e la definizione di regole e responsabilità comuni.

**Il programma della giornata**

I lavori si sono aperti con i saluti istituzionali di Eugenio Patanè, Assessore alla Mobilità di Roma, seguiti dall'intervento sul quadro europeo di Giacomo Lozzi, Policy Officer della DG MOVE della Commissione europea, e dalla keynote di Sergio Matteo Savaresi, professore ordinario di Automazione nei veicoli del Politecnico di Milano.

I confronto internazionale "From vision to reality: comparing experiences", moderato da Guido Di Pasquale, Managing Director di PAVE Europe, ha portato a Roma esperienze provenienti da Amburgo, Norvegia e Svizzera, insieme al contributo di aziende impegnate nello sviluppo di soluzioni autonome per il trasporto di persone e merci, tra cui Einride, Niulinx e Adastec.

Le sessioni dedicate al partenariato pubblico-privato hanno coinvolto rappresentanti del Comune di Milano, della Città di Torino, di Almaviva, Sinelec, Movyon, TÜV Rheinland, Università di Modena e Reggio Emilia e Università di Salerno, con la sessione pomeridiana moderata da Claudia Simoni, Business Development Manager di MOST.

Il panel conclusivo *"From experimentation to adoption"*, moderato dalla giornalista Morena Pivetti, ha approfondito le condizioni normative e di mercato necessarie per favorire l'adozione della mobilità autonoma, con rappresentanti della Camera dei Deputati, del Parlamento europeo, di ANCI, AISCAT, Motus-E e ANFIA. Le conclusioni e i prossimi passi sono stati curati congiuntamente da PAVE Europe, TTS Italia e MOST.

**Le dichiarazioni**

**Gianmarco Montanari, Direttore Generale di MOST**: «La mobilità autonoma non riguarda soltanto l'evoluzione del veicolo. Chiama in causa infrastrutture digitali, connettività, sicurezza, omologazione, regole e capacità di integrare attori diversi all'interno dello stesso sistema. L'Italia dispone di competenze scientifiche, industriali e infrastrutturali importanti, ma per tradurle in

applicazioni concrete è necessario costruire una direzione comune e misurabile. Il compito di MOST è contribuire a mettere in relazione queste competenze, creando le condizioni perché ricerca, imprese e istituzioni possano lavorare insieme e accompagnare il passaggio dalla sperimentazione a servizi sicuri, sostenibili e replicabili».

**Guido Di Pasquale, Managing Director di PAVE Europe:** «In Europa, la sfida non è più soltanto dimostrare che la mobilità autonoma può funzionare. Il passo successivo è trasformare sperimentazioni di successo in servizi capaci di operare in modo sicuro, affidabile e sostenibile all'interno dei nostri sistemi di trasporto. Il confronto tra esperienze provenienti da Paesi e ambiti diversi ci permette di capire quali ostacoli ancora rallentano questo passaggio e dove sia necessario rafforzare la collaborazione tra settore pubblico e privato per accelerare una diffusione responsabile della mobilità autonoma».

**Rossella Panero, Presidente di TTS Italia, e Olga Landolfi, Segretario Generale di TTS Italia:** «Come emerso su più fronti durante i lavori del Convegno, la guida autonoma è ormai una realtà, e in quanto tale va gestita. In primis a livello normativo: è necessario nel breve periodo aggiornare e semplificare l'attuale quadro legislativo per continuare a effettuare le sperimentazioni su strada pubblica. Come spesso accade, la tecnologia è pronta, ma il contesto normativo fatica a seguire il passo. Ci auguriamo che momenti di confronto come questo Convegno possano dare i giusti stimoli. TTS Italia continuerà certamente a collaborare con tutte le Associazioni di settore su questi temi, con l'obiettivo di passare dalla sperimentazione ai servizi reali».

***Per ulteriori informazioni:***
**Inrete - Relazioni Istituzionali e Comunicazione**
Chiara Signorotto - 3472616700
Gennaro Barbieri - 3805263021
Lorenzo Dell'Angelo- 3284377266
Martina Petralia - 3476734144
most@in-rete.net